

SAMSUN'DA SON KERVAN(CI)

Prof. Dr. Cevdet Yılmaz¹

Kervanlar, kervancılık ve kervan yolları ilkçağlardan başlayarak 20.Yüzyıl'ın ortalarına kadar Anadolu topraklarında derin izler bırakmış en önemli ekonomik ve kültürel unsurlardan biridir. Konu ile ilgili olarak sayısız araştırma yapılmış ve yayınlanmıştır. Burada bunlardan bahsedilmeyecektir. Fakat Osmanlı Menzil Teşkilatı'nı gösteren bir haritaya bakıldığında Samsun şehrinin; İstanbul-Bolu-Kastamonu-Amasya-Tokat-Sivas kuzey ana hattını Karadeniz'e bağlayan kervan yolunun Karadeniz'e çıkış noktasında olduğu görülür. Tüm Anadolu'da olduğu gibi, Samsun'da da kervanlar ve kervancılık 1950'li yıllarda motorlu araçlara yenik düşerek tarih sahnesinden çekilmiştir. Bu kısa makalede 1950'li yıllarda sona eren kervancılığın 1930'lu yıllar ile 1950'li yıllar arasında kalan kısmını, yani kervancılığın son demini, bu işi bizzat yapan ve Samsun'daki son temsilcisi olan Yusuf Güner (Foto 1) amcadan dinleyecek, onun hatıralarına kulak vereceğiz.



Foto 1. Son kervancı merhum Yusuf Ergün.

1950'lere kadar Anadolu'da ulaşım

Çok değil, daha 1950'lere kadar Türkiye'de karayolu ulaşımı (bugünkü anlamda) yok denecek kadar azdı. Bireysel binek vasıtası at, yük taşıma aracı katır ve develerdi. Anadolu'nun önemli şehirleri kervan yolları ile birbirine bağlıydı. Muhtelif yük ve eşyalar kervanlarla nakledilir, yolcular kervana katılarak grup içinde daha güvenli bir şekilde seyahat ederdi (Foto 2).

¹ Prof. Dr., OMÜ Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi, E-mail: cyilmaz@omu.edu.tr

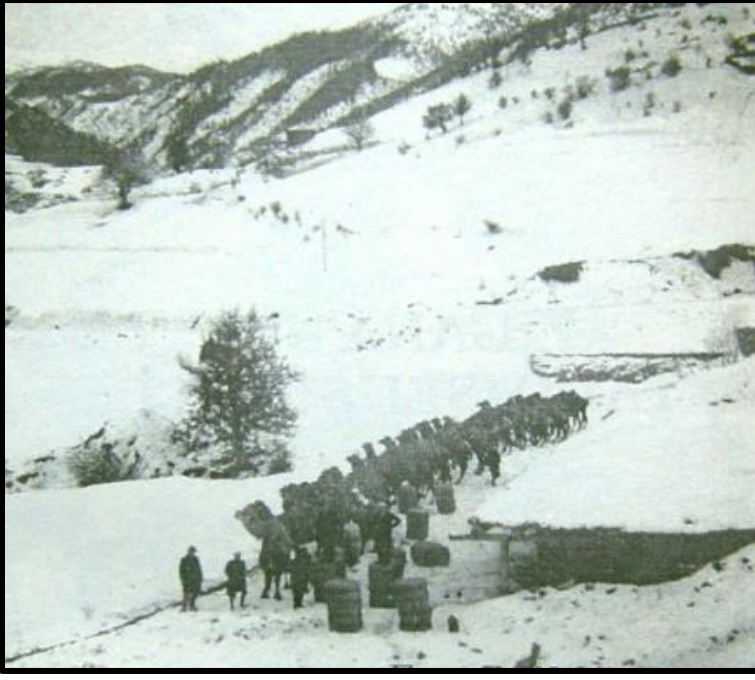


Foto 2. (Zigana Tüneli inşası için keşfe çıkan Mühendis R.W.Cramer tarafından çekilmiş bir fotoda) 1933 yılında Trabzon- Erzurum arasında yük taşıyan deve kervanı “Osmanın Hanı”nda konaklarken.

Bu durum Askeriye’de bile böyleydi; nakliye aracı katır, makam aracı beygirdi. Hele bir hatırlayın dedelerinizin anlattığı askerlik hatıralarını. Askerliğini seyis (at bakıcısı) olarak yapan ne kadar çok kişi vardı. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra dünya ile birlikte ülkemizde de değişim başladı. Türkiye’deki gelişmeler, demokrasiye geçiş, Kore Savaşı, NATO’ya girişimiz derken 1950’li yılların başlarından itibaren kara yolu yapım faaliyetleri, tekerlekli at arabası ve kağnıların kullandığı şose yolların yerini Amerikan yardımlarıyla gelen dozer ve greyderlerle yapılan karayolları ve (hususî arabalarla birlikte) şavrele (Chevrolet) dolmuş taksiler. Askeriyede; Amerikan yardımları çerçevesinde gelen İkinci Dünya Savaşı’ndan kalma REO kamyonlar, sivil ulaşımında ise; kamyonlardan bozma otobüsler. Velhasıl, Türkiye’nin henüz asfaltla tanışmamış yollarında tozu dumana katan motorlu araçların arz-ı endam etmeye başlaması ve nihayet günümüze kadar geçen süreç. Şimdi tekrar 1950’li yılların öncesine gidelim...

1950’li yıllara kadar Karadeniz’de sahilten ulaşım denizyoluyla sağlanıyor, kıyı boyunca şehir ve kasabaları birbirine bağlayan ayrıca bir karayolu bulunmuyordu. Bölgenin iç kısmında, Gökırmak ve Kelkit vadileri boyunca, doğu-batı yönlü ana kervan yolu geçiyor, bu yol çoğunlukla güney-kuzey yönlü akarsu vadilerini takip ederek sahille buluşuyordu. İç Anadolu’yu Karadeniz’e bağlayan İpek yolu üzerinde, Amasya’dan Sivas’a doğru sırasıyla; Ezinepazarı Hanı, Dazya Hanı, Mahperi Hatun Hanı, İbibse Hanı, Tahtoba Hanı, Çamlıbel Hanı ve Yıldız Hanı vardı. Mahperi Hatun Hanı (Kervansaray) bunlar içinde en görkemli olanlardan biriydi (Foto 3).



Foto 3. Eski İpek Yolu üzerinde, Samsun'dan Sivas'a giden kervanların geliş gidişlerinde konakladıkları (bugün Tokat'ın Pazar ilçe merkezinde) bulunan Selçuklular Döneminden kalma Mahperi Hatun Kervansarayı.

Gerek doğu-batı yönlü, gerekse güney-kuzey yönlü; Konya-Kayseri-Sivas-Tokat hattının da son durağı Samsun'du. Bu hattın kesişme noktası ise Kavak'taki Çakallı Han'dı (Foto 4).



Foto 4. 13.Yüzyıl'da Selçuklular tarafından inşa edilen Çakallı Han. Karadeniz'e ulaşan kervan yollarının en önemli menzillerinden birini oluşturan bu Han, aynı zamanda Samsun'dan güneye doğru yola çıkan kervanların ilk konaklama yeri idi.

Şimdi konumuza gelelim. 1950'li yılların başlarına kadar gerek ülkemizde gerekse Samsun'da da karayolu ulaşımı ve nakliyat at, katır, eşek ve deve gibi hayvanlardan faydalanılarak yapılıyordu (Foto 5).



Foto 5. (ABD’li gazeteci C.K.Streit tarafından 1920’li yıllarda çekilen fotoğrafta) Samsun’u Çorum’a bağlayan yol üzerinde (Doruk Han civarında) deve kervanları.

Motorlu araç sayısı toplam nüfusa oranla yok denecek düzeyde idi. O yıllarda nadir görülen bu motorlu araçlarla kervanların yolları sık sık kesişmeye başlamıştı. Bu hayra alamet değildi. Çünkü bir süre sonra bütünüyle yer değiştirecekler, kervan yollarının yerini karayolları, develerin yerini de kamyonlar alacaktı. Nitekim Foto 6’da görülen manzara için fotoğrafı çeken kişi (?) bu görünümü “(deve kervanlarının temsil ettiği) Doğu ile (motorlu araçların temsil ettiği) Batı’nın karşılaşması” olarak zikretmiştir.

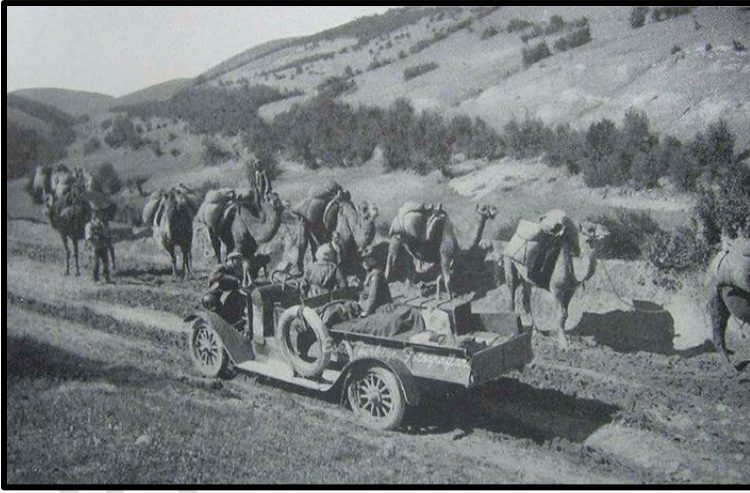


Foto 6. Samsun – Merzifon arasında, deve kervanlarının kendi yerlerini alacak motorlu araçlarla ilk karşılaştıkları anlardan biri.

Demiryolu ise belli hatlarda vardı ve geliştirilip yaygınlaştırılması için Cumhuriyet Hükümetleri var gücü ile çalışıyordu. Fakat demiryolu karayolu gibi kapıdan kapıya hizmet götürmekten uzaktı (Foto 7). Ancak belli şehirlere ulaşıyor, bir de güzergâhı üzerindeki köy ve kasabalara hizmet sunuyordu.



Foto 7. 1940'lı yıllarda demiryolu hatlarının uzağında kalan şehir ve kasabaların ihtiyacını karşılamak için Turhal Şeker Fabrikası'nın avlusunda harekete hazır "şeker sandığı" yüklenmiş deve kervanı.

Amasya üzerinden Samsun'a ulaşan demiryolu da böyleydi. Mesela, Lâdik ihtiyaçları için bu hat üzerinde bulunan Toptepe İstasyonu'nu kullanıyordu (Foto 8). Bu eksikliği gidermek için Samsun – Çarşamba demiryolu inşa edilmiş, hattın Bafra'ya da uzatılması planlanmıştı. Fakat Çarşamba hattı bitirilip hizmete girmesine rağmen Bafra hattı gerçekleşmemişti. Demiryolu hattı dışında kalan yerlerde ulaşım ve nakliye için geriye kalan tek araç yük ve binek hayvanlarından yararlanarak oluşturulan kervan yollarıydı².

² Bir önceki (2.) sayımızda Bafra'da ırmak yolundan bahsetmiştik. Kızılırmak'ın aşağı kesiminde Vezirköprü-Bafra arasında, Yeşilırmak üzerinde de Erbaa-Çarşamba arasında (barajlar yapılmadan önce) yelkenli kayıklarla nakliyat vardı. Fakat bu yerel olup, dar bir hat üzerinde gerçekleşiyordu. Diğer yandan 1930'lardan 1950'lerin başlarına kadar Bafra ile Engiz arasında bir demiryolu (dekovil) hattı vardı. Samsun il merkezine ulaşmayan bu hat ile ilgili olarak önümüzdeki sayılarda ayrı bir yazı hazırladığımız için burada bahsedilmemiştir. Fakat bu vesileyle, "Bafra Demiryolu" ile ilgili olarak elinde belge, bilgi ve fotoğraf olanların katkılarını her zaman sabırsızlıkla beklediğimizi belirtmek isteriz.



Foto 8. (Kavak – Toptepe’de) Lâdik Tren İstasyonu. Samsun-Amasya demiryolu hattına uzak kalan Lâdik ilçe merkezinin ihtiyaçları bu istasyondan yük ve nakliye hayvanları vasıtası ile karşılanıyordu.

Nihayet, 1950’li yıllarla birlikte Türkiye’nin karayolu ulaşımına geçmesi ile kervan yollarının da sonuna gelinmiş, son kervancılar da hatıralarıyla baş başa kalmışlardı.

SAMSUN’DAKİ SON KERVANCI; YUSUF ERGÜN³

Samsun’a nereden ve nasıl geldiler?

C.Y.; “Yusuf amca, bize biraz Samsun’a geliş hikayenizi anlatır mısınız, ne zaman nereden bu topraklara geldiniz ?”

Y.E.; -Sinop Bozburun Yarımadası’nda, Dibekli köyünde doğmuşum. Büyüklerimizin anlattıklarına göre Ege Bölgesi’nde, Yunan işgalinin de etkisiyle, Aydın’dan göçlerle (İzmir, Bursa üzerinden) Sakarya’ya, orada İzmit-Kandıra civarına, sonra oradan da (Kastamonu üzerinden) Sinop’a gelmişler. 1918 yılında da Sinop’tan buraya, (Ondokuzmayıs-Engiz) Yörükler beldesine gelip yerleşmişler.

-1918-19’da buraya (bugünkü Yörükler Beldesine) geldiğimizde buralarda hep Rum çeteciler varmış. Buradan tekrar Sinop’a geri gitmişiz. Buralar düzelince tekrar geri buraya

³ Merhum Yusuf Ergün ile görüşme 9 Haziran 2010 tarihinde yapılmıştır. Röportaj sırasında kendisi bize sağlığı el verdiği ölçüde her yıl Söğüt’teki Ertuğrul Gazi’yi anma şenliklerine mutlaka katıldığını, Türkiye’deki bütün Yörüklerin burada bir araya geldiklerini, başka illerdeki akrabalarıyla da bu vesileyle görüştüklerini, kendisinin gerçek bir Yörük olduğunu büyük bir gururla ifade etmişti. 1917 doğumlu olan Yusuf amca görüşme yapıldığı tarihte 93 yaşındaydı. Röportajdan 3 yıl sonra (2013’te) vefat etti. Allah (CC) mekânını cennet etsin.

gelmişiz. Rumların bıraktıkları yerlere bizi meccanen (zorla) yerleştirmişler. Bir kolumuz da Vezirköprü'deki Yörük köyünde yaşıyor. Biz (halihazır üzerinde yaşadığımız) bu toprakları daha sonra 1927'de Tokat'lı çobanlardan aldık. Onlar koyunculuk yapardı 800-1000 civarında koyunları vardı. Biz de onlar gibi hayvancılık yaptık. Biz ziraat bilmeyiz hep konar göçeriz. Aydın'dan gelirken develeri buraya biz getirdik, yani biz buraya "deve göçü"yle geldik.

Yaylacılık

C.Y.; *"Konar-göçerlik ne kadar sürdü, ne zaman bitti ?"*

Y.E.; -Buraya gelince konar-göçerlik zaten bitti. Burada eskiden beri yaylacılık yapardık. Kış burada (Yörükler'de), yaz mevsimini Nebyan'da geçirirdik. Ekim ayına kadar yaylada (Nebyan'da) kalırdık. Yazın mayıs ayı gelince hayvanlar kendiliğinden yaylaya çıkardı. Ekim ayı gelince de oralardan buralara (kışlaklara) inerlerdi. O hayvanlar ay boynuzluydu (1 metre çapında hilal boynuzları vardı). Her biri yaklaşık 1 ton gelirdi. O hayvanların cinsini kaybettik. Öyle mal Türkiye'de yoktu. Maalesef o ırkı kaybettik. O malı buraya biz getirmiştik. Kış gelince de yazdan hazırladığımız otlarla beslerdik. 1926'dan 2000'lere kadar bu devam etti. Şimdi artık yaylaya çıkmıyoruz. Doğu Karadeniz'den (Rize'den, Trabzon'dan) gelenlere buraları (tarlaları) satıp şimdiki yerimize çekildik. Güneyde Karaköy'e, kuzeyde denize kadar buralar bizim. 5 km batı, 7 km doğumuz, 12 km genişliğindeki bu arazide 400 hane aynı sülale bir arada yaşıyoruz.

- Eskiden (bu beton evlere geçmeden önce) üç direk çadırımız vardı. Evlerimiz onlardı. Davar kılındandı. Perdesi bile kıldandı. Kendimiz dokurduk. Bir grup halinde, her ev ayrı ayrı 3-5 yüz metre ile 1 km arasında değişen aralıklarla araziye yayılırdık. Hayvanlar karışmasın diye böyle birbirimize uzak çadır kurardık. Kendi ailemizden (sülalemizden) olmayana ateş ve tuz bile vermezdik. Yağ, süt peynir üretip satardık.

-Engiz Süt Fabrikası kurulunca bizden süt istemişlerdi biz onlara sütümüzü vermedik, kendimiz yaptık (kendi kooperatifimizi-tesisimizi kurduk). 10-15 sene peynir yaptık, sonra onlarınki de kapandı gitti, bizimki de battı gitti.

Nebyan ve Sarıgazel'den İstanbul'a odun ihracı

C.Y.; *"Develerle odun da taşımışsınız, o nasıl oldu?"*

Y.E.; -Normal zamanlarda develerle (Nebyan dağından) Engiz'e (Kumcağız İskelesi'ne) odun taşırdık. Odunlar oradan gemiyle İstanbul'a giderdi. Odun almak için gelen gemiler kıyıda 100-150 metre açıktaki beklerdi. İskeleden gemilere odunları çaparlar taşırdı. Odun işini üstlenen müteahhit buraya uzun bir iskele yapmıştı. Adı "Odun İskelesi"ydi. Sapan (!) Şirketi vardı. Odun işini bu şirket yapardı. O zaman Kumcağız'da iki iskele vardı. Biri (Bafra) Kereste Fabrikası'ndan dekovil hattı ile gelen kerestenin ihraç edildiği "*Kereste Fabrikası İskelesi*", diğeri de bu şirketin odun naklettiği "*Odun İskelesi*" idi. Odun İskelesi'ndeki faaliyet de 5-6 sene sürdü. Odunlar 1 metre boyunda devenin rahat taşıyacağı şekilde ve düzgün biçimde kesilirdi. Odunlar daha çok Engiz'deki Sarıgazel ormanlarından kesilirdi. O zamanlar orman çoktu. Odunları devlet keserdi.

Tüccar bu odunları devletten satın alır iskeleye kadar bize taşıtırdı. Yani odun işi resmî bir işti, kaçak değildi.

C.Y.; “Gelelim develerle yaptığınız Kervancılığa...”

Y.E.; -Bafra’da o zamanlar karayolu yoktu. Araç da yoktu. 1950’den sonra şose yapıldı. Önceleri at arabaları vardı. Bafra’da bir han vardı; Bafra Hanı. Bu han kervan hanı idi ve han bizimdi. Dört yol ortasındaydı. Cumhuriyet Meydanı’nın neredeyse üçte ikisini kaplıyordu. Alt katta hayvanlar, üst katta insanlar kalırdı. Samsun’dan gelenler at ya da faytonla gelirdi. Atlar alt kata bağlanır, üst kata yatmaya çıkılırdı. Ön kısmında da lokanta ve kahvehane vardı. Kenarlarında da dükkânlar vardı. Bafra’da bu şekilde başka han yoktu. Han 1942’de yıkıldı. Hanın ne zaman yaptırıldığını bilmiyorum. Bir paşa yaptırmış bu paşa Bafra’da üç eser yaptırmış Paşa Camii, (Ziraat Bankası’nın yanındaki) Paşa Hamamı ve bir de bu Han. Paşa Hanı adı oradan geliyor. Birisi bu hanı dedeme satmış.

Samsun-Sivas kervan yolu

-Bir işimiz de uzun mesafelerde develerle kervan oluşturarak yük taşımaktı. Bafra’dan Samsun’a develerle tütünün biz taşırdık (Foto 9). Bu işi çok yaptık. Yevmiyeyi TEKEL’den alırdık. O zamanlar Samsun’da büyük tütün tüccarları da vardı. Develerle Sinop’a, Ordu’ya, Amasya üzerinden Tokat ve Sivas’a da mal taşıdık.



Foto 9. Samsun – Bafra arasında tütün denklere taşıyan deve kervanı. Yusuf Ergün’e göre o tarihlerde bu işi Yörüklerden başka yapan kalmamıştı.

-100-150 deveden oluşan kervanlar oluştururduk. 10 deveye bir adam düşecek şekilde 15-20 kişi bu kervanda olurdu. Yüğü Samsun'dan alır varacağı yere varır, boş geri dönerdik. Gaz, şeker, tuz, yiyecek taşırdık. Daha çok bakkaliye taşırdık. Samsun'daki tüccar bizi çağırı malım var Sivas'a gidecek derdi. Gider malını alır, Sivas'a götürürdük. Malı teslim ettiğimize dair alıcının imzasını taşıyan kâğıdı geri getirince tüccardan paramızı alırdık. Bir deve 200-250 kilo yük taşırdı. Deve başına yaklaşık 50 kuruş nakliye alırdık. O zaman bir davar (koyun-keçi) 1-1,5 liraydı.

-Kavak-Havza-Suluova-Amasya-Tokat üzerinden Sivas'a gidilirdi. Deve 9 saat gidince dururdu. O zaman mutlaka konaklanırdı. Çünkü deve bir adım daha atmazdı. Develer çökünce yükler boşaltılır, gece orada geçirilirdi.

-Samsun'dan çıkınca ilk geceleme yeri Çakallı idi. Çakallı Hanı'nda (bkz. Foto 4) çok kaldık. Yol boyunca emniyetli yerlerde kalırdık. Çünkü hırsızlık çoktu. Bazen yükü çaldırır ceremesini biz öderdik. Hırsızlar gece biz uyurken denklere kanca atar yavaş yavaş çekerlerdi. Kervan konakladığında bekçi nöbeti falan yoktu. Yorgunluktan herkes uyur kalırdı. Bir keresinde Kavak civarında birisi köpek postuna bürünüp de denklere yaklaşmış, tam kancayı takıp denki çekerken büyüklerimiz görmüş ve onu köpek diye vurmuşlar, bir de bakmışlar ki içinde adam var.

- Kavak'tan (Çakallı Han'dan) çıkınca ikinci durak Çatak köyü vardı orasıydı. Böyle böyle yaklaşık bir haftada Sivas'a varırdık (Foto 10).



Foto 10. Samsun – Sivas arasında Çamlıbel geçidinde katır ve deve kervanları.

-Dolu gidip boş gelirdik. Dönüşte sadece Kavak'tan bazen tütün denkləri alırdık. Tekel'e gidecek tütün denkləri var diye önümüze çıkarlardı. Yük olarak bazen onları alır Samsun'a getirirdik. O zamanlar Kavak'tan daha güneyde (Havza'da ve ilersinde) tütün yoktu, Kavak'tan bu tarafta vardı.

-Taşıdığımız yük un, tütün, kepek, gaz vb. bakkaliye idi. Üzüm, incir gibi kumanya da olurdu. Ama hiç kumaş türü bir şey getirmedi. Gaz tenekeler içindeydi. Develerin üzerinde sandıklar vardı, tenekeleri bu sandıklara yerleştirir öyle taşırdık.

-Samsun'da mal aldığımız Mehmet Efendi vardı. Kefeliler vardı, Akaroğulları vardı. Bunlar Cumhuriyet Meydanı civarındaydı. Onlar bize "malımız var" diye haber gönderirlerdi. Biz de develeri toparlar Samsun'a hareket ederdik. Samsun'da sadece bir tüccarın değil, birden fazla tüccarın malını alır öyle bir kervan yapar, yola çıkardık (Foto 11).

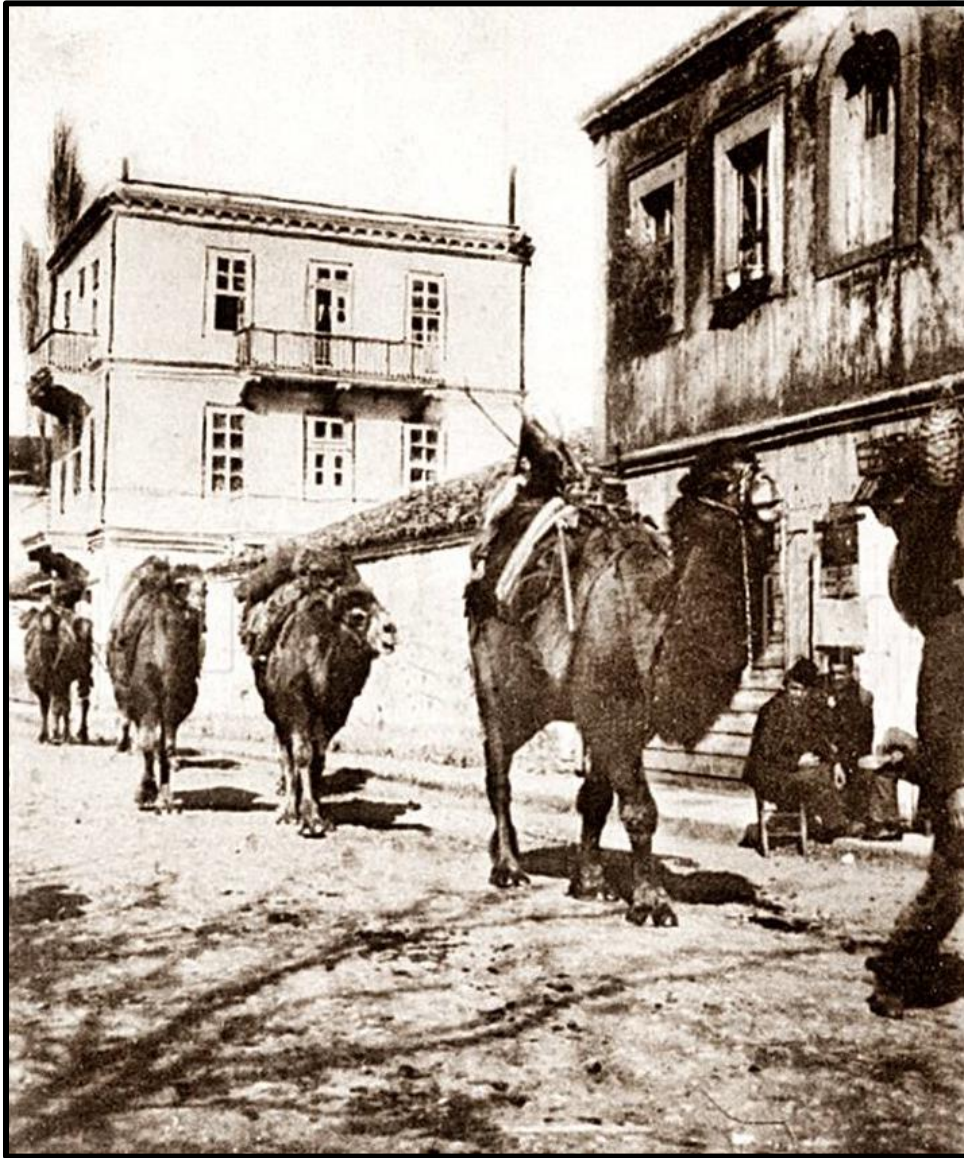


Foto 11. Samsun'dan yükünü almış, Bağdat Caddesi'nden yukarı ağır adımlarla Sivas'a (?) doğru hareket halindeki deve kervanı.

-Sivas'a gidiş geliş 15 gün sürerdi. Devamlı iş yoktu. Bir kere gidince tekrar 6 ay sonra giderdik. Öyle devamlı yük olmazdı. Tüccarlar çağırmayınca da biz kendimiz gitmezdik. Kışın olmazdı, sadece yazın nakliye olurdu. Kışın kervancılık olmazdı. Kışın develeri serbest bırakırdık.

-1950'li yıllarda karayolunda motorlu araçların devreye girmesi ile kervancılık da bitti. Malını taşımak için bir daha bizi arayan soran olmadı.

.....

Samsun'daki son kervancı Yusuf amcadan geriye bu hatıralar, bir de fotoğrafımız kaldı (Foto 12).



Foto 12. Samsun'daki son kervancı Merhum Yusuf Ergün ile o günün hatırası.

Peki, Samsun'da develere ne oldu dersenez? Bir kısmı kasaplarda et oldu satıldı yendi bitti. Bir kısmı Kızılırmak Deltası'na salındı, yıllarca başıboş dolaştı. Bir ara sayılarının 120 kadar olduğu tarım istatistiklerine bile girdi. Fakat zamanla azaldılar ve nihayet geriye 4 tane deve kaldı. Yörüklerin ileri gelenlerinden (halen 19 Mayıs Belediyesi başkan yardımcısı olan) Süleyman Eroğlu geriye kalan bu son 4 deveyi 19.10.2010 tarihinde Samsun Büyükşehir Belediyesi Hayvanat Bahçesi'ne teslim ederek, binlerce yıl süren tarihsel sürece son noktayı koydu (Foto 13).



Foto 13. (Annesi-babası ne yükler taşıdı, ne günler gördü belki dile gelip anlatamaz, fakat) Samsun Hayvanat Bahçesi'ndeki bu deve, öylesine sıradan bir deve değil, Samsun'da kervan yolları ve kervancılığı hatırlatan son tanıktır.

Kaynaklar:

Foto 1, 3, 12: Cevdet Yılmaz

Foto 2: R.W.Cramer (A.Petekli Arşivi)

Foto 4,6,9,10,11,13: Anonim (Google Görseller'den)

Foto 5: ABD'li Gazeteci C.K.Streit'in gözünden 1920'lerin Türkiye (www.timeturk.com)

Foto 7: (Çatalçam'da) Kurufasülyeci Ömer ustanın arşivinden

Foto 8: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=680356>

Not: Elinizde konu ile ilgili belge, fotoğraf vb. başka bilgiler varsa, sonraki sayılarımızda yayınlanabilmesi için bir kopyasını lütfen bizimle paylaşınız.